

Windscreen wiper mechanism for a motor vehicle with a demountable structure element

Patent number: EP0739793
Publication date: 1996-10-30
Inventor: PREDEAU SERGE (FR); MORIN PASCAL (FR)
Applicant: VALEO SYSTEMES ESSUYAGE (FR)
Classification:
- international: B60S1/04
- european: B60S1/04H6B
Application number: EP19960400892 19960425
Priority number(s): FR19950005249 19950428

Also published as:

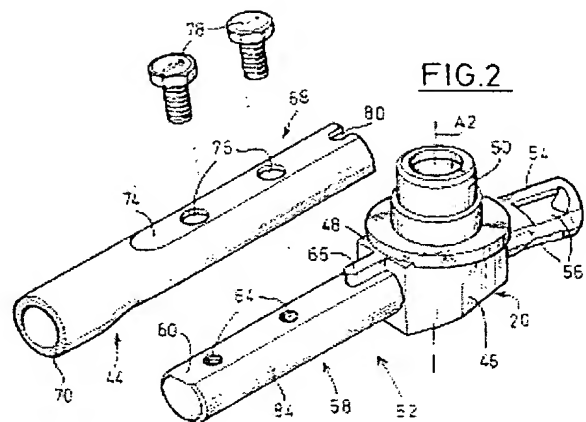
FR2733475 (A1)
EP0739793 (B1)

Cited documents:

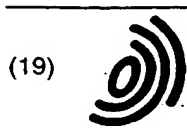
FR2667833
GB2259246
EP0213250
DE4333484

Abstract of EP0739793

The mechanism for supporting the windscreen wipers on a vehicle includes at least one bearing (20) receiving a shaft on an axis (A2) about which a wiper blade is mounted to rotate. The bearing includes a block (46) with a cylindrical sleeve (50) attached, defining the sleeve within which the rotating wiper support shaft is mounted. Attached to the main block is a laterally projecting rod (52). This is used to support a tubular element (44) which provides structural support for the bearing linking it to the bearing which supports the next windscreen wiper. The tubular element is fastened to the rod by means of bolts (78) passing radially through the tube into the coaxial rod.



Data supplied from the esp@cenet database - Worldwide



(19)

Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11)

EP 0 739 793 A1

(12)

DEMANDE DE BREVET EUROPEEN

(43) Date de publication:
30.10.1996 Bulletin 1996/44

(51) Int Cl.⁶: B60S 1/04

(21) Numéro de dépôt: 96400892.4

(22) Date de dépôt: 25.04.1996

(84) Etats contractants désignés:
DE ES GB IT

• Morin, Pascal
86100 Chatellerault (FR)

(30) Priorité: 28.04.1995 FR 9505249

(74) Mandataire: Kohn, Philippe
Cabinet Philippe Kohn,
3, Sente des Dorées
75019 Paris (FR)

(71) Demandeur: VALEO SYSTEMES D'ESSUYAGE
78321 La Verrière (FR)

(72) Inventeurs:
• Predeau, Serge
86100 Chatellerault (FR)

(54) **Mécanisme d'essuie glace pour véhicule automobile comportant un élément de structure démontable**

(57) L'invention propose un mécanisme d'essuie-glace pour véhicule automobile, du type comportant au moins un palier qui est prévu pour le guidage en rotation d'un arbre d'entraînement (32) en balayage alterné d'un essuie-glace et qui comporte un moignon transversal

(52) pour la fixation d'un élément de structure (44) du mécanisme (10), caractérisé en ce que la fixation de l'élément de structure (44) sur le moignon transversal (52) du palier (20) est une liaison montable et démontable après la mise en place du palier (20) sur le véhicule.

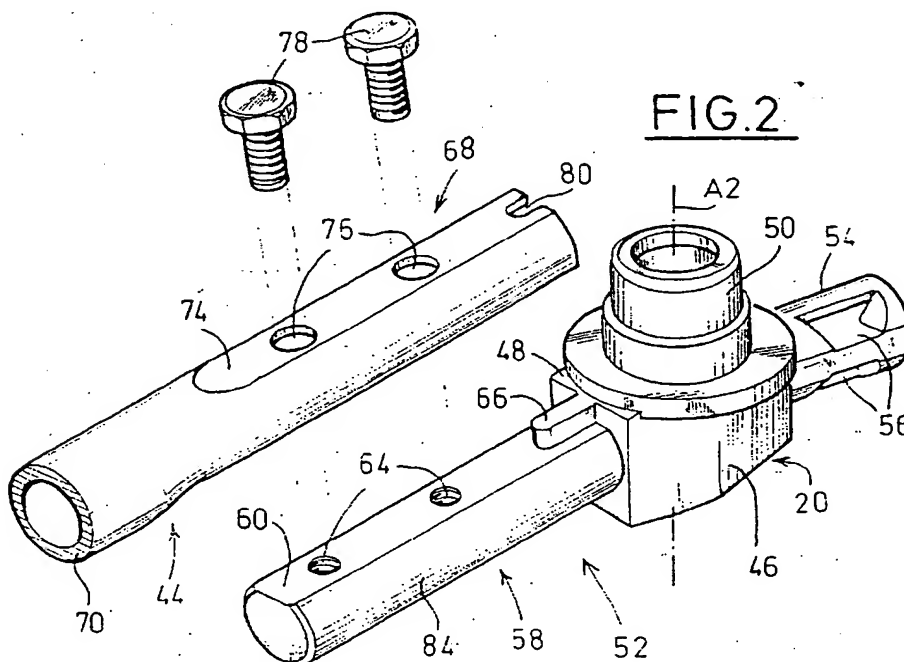


FIG. 2

Description

L'invention concerne un mécanisme d'essuie-glace pour véhicule automobile, du type comportant au moins un palier qui est prévu pour le guidage en rotation d'un arbre d'entraînement en balayage alterné d'un essuie-glace et qui comporte un moignon transversal pour la fixation d'un élément de structure du mécanisme.

Un tel type de mécanisme est connu et a été déjà décrit et représenté dans la demande de brevet français n°94.06518.

Ce type de mécanisme est notamment utilisé afin de concevoir des modules d'essuyage pour des modèles différents de véhicule automobile en utilisant des pièces standardisées.

Généralement, la fixation d'un élément de structure, tel qu'une traverse, sur un palier s'effectue en utilisant un moignon transversal cylindrique du palier qui est reçu dans une extrémité tubulaire de la traverse.

La fixation est de plus complétée par une opération de sertissage radial ou de soudage.

Cette conception, si elle permet effectivement de réaliser des modules d'essuyage utilisant des paliers standardisés, nécessite toutefois un assemblage complet du mécanisme d'essuyage avant son implantation dans le véhicule automobile.

Cela est notamment nécessaire du fait que, pour monter le moignon du palier dans la traverse, il faut l'écartier de sa position finale par rapport à la traverse pour pouvoir introduire le moignon à l'intérieur de l'extrémité tubulaire de la traverse.

Or il apparaît que la conception actuelle des véhicules automobiles tend à réduire au minimum la place dévolue aux organes mécaniques pour augmenter l'espace réservé aux passagers.

Ainsi il devient parfois difficile, voire impossible, de monter des ensembles mécaniques complets de grandes dimensions directement sur le véhicule, dans le compartiment moteur.

L'invention a donc pour but de proposer une nouvelle conception de la fixation d'un élément de structure sur un palier qui permet notamment d'effectuer cette fixation après le montage des paliers sur le véhicule automobile.

Dans ce but, l'invention propose un mécanisme du type vu précédemment, caractérisé en ce que la fixation de l'élément de structure sur le moignon transversal du palier est une liaison montable et démontable après la mise en place du palier sur le véhicule.

Selon d'autres caractéristiques de l'invention :

- le moignon transversal du palier et l'extrémité libre de fixation de l'élément de structure sur le moignon présentent des profils complémentaires pour assurer l'accouplement en rotation de ces deux composants, et il est prévu des éléments de fixation démontables ;
- le moignon transversal du palier est sensiblement

cylindrique et comporte un méplat supérieur, et l'élément de structure est un tube dont l'extrémité de fixation au palier est écrasée radialement de manière à présenter, en section, un profil en demi-cercle muni d'un méplat de sorte que la surface intérieure concave de l'extrémité de fixation soit complémentaire de la surface extérieure convexe du moignon transversal qu'elle vient recouvrir en position montée ;

- l'extrémité de fixation de l'élément de structure est fixée sur le moignon par des vis radiales dont la tête prend appui sur le méplat de la surface extérieure convexe de l'extrémité de fixation et dont le corps est vissé radialement dans le moignon ;
- le méplat du moignon transversal comporte un ergot orienté radialement et qui est reçu dans une encoche correspondante de l'extrémité de fixation de l'élément de structure pour indexer angulairement l'élément de structure par rapport au palier.

L'invention propose également un mécanisme d'essuie-glace de véhicule automobile, du type comportant une poutre transversale principale sur laquelle est agencée un groupe motoréducteur pour l'entraînement en balayage alterné d'un arbre d'entraînement d'un premier essuie-glace monté à rotation dans un palier central, comportant un premier palier latéral de guidage d'un second arbre d'entraînement d'un second essuie-glace, du type dans lequel les deux paliers servent à la fixation de la poutre transversale, du type comportant un second palier latéral susceptible de recevoir le second arbre d'entraînement et correspondant à une seconde position du second essuie-glace, caractérisé en ce que le second palier latéral est relié au palier central par une traverse de rigidification et en ce que la fixation de la traverse sur au moins l'un des paliers présente l'une quelconque des caractéristiques précédentes.

D'autres caractéristiques et avantages de l'invention apparaîtront à la lecture de la description détaillée qui suit pour la compréhension de laquelle on se reportera aux dessins annexés dans lesquels :

- La figure 1 est une vue en perspective de face d'un mécanisme d'essuyage complet de véhicule automobile prévu pour être adaptable tant sur un véhicule à conduite à gauche que sur un véhicule à conduite à droite ;
- la figure 2 est une vue en perspective éclatée d'un palier et d'un tronçon d'une traverse de rigidification selon l'invention ;
- la figure 3 est une vue en perspective de l'extrémité de fixation d'une traverse selon l'invention ;
- la figure 4 est une vue en section transversale de l'extrémité de fixation de la traverse selon l'invention illustrée sur la figure 3 ;
- la figure 5 est une vue détaillée en perspective de l'assemblage de différents éléments sur un palier selon l'invention.

On a représenté sur la figure 1 un mécanisme d'essuyage 10 pour véhicule automobile qui comporte un groupe motoréducteur 12 monté sur un bâti 14. Le bâti 14 est relié à la caisse du véhicule (non représentée) par un point de fixation 16 et prend appui sur une poutre transversale 18.

La poutre transversale 18 est reliée par chacune de ses extrémités à un palier central 20 d'axe A2 et à un palier latéral gauche 22 d'axe A3 (à droite sur la figure 1) qui sont eux-mêmes fixés à la caisse du véhicule, avec leurs axes sensiblement perpendiculaires au plan du pare-brise (non représenté).

Le groupe motoréducteur 12 ici représenté possède un arbre de sortie 24 d'axe A1 sensiblement parallèle aux axes A2 et A3 des paliers 20 et 22 et entraîne en rotation, autour de son axe A1, une bielle 26 à l'extrémité libre de laquelle une manivelle 28 est articulée autour d'un axe parallèle A1.

La manivelle 28 est articulée à son autre extrémité à l'extrémité libre d'un maneton 30 qui commande en rotation alternée un arbre 32 d'entraînement central d'essuie-glace qui est guidé en rotation dans le palier central 20.

Le palier latéral gauche 22 serait susceptible de recevoir également un arbre d'entraînement d'essuie-glace mais il est ici utilisé uniquement pour la fixation de la poutre transversale 18 sur la caisse du véhicule.

En effet, le mécanisme d'essuyage représenté sur la figure 1, étant destiné à équiper une voiture à conduite à droite, est muni d'un palier latéral droit 34 d'axe A4 sensiblement parallèle aux axes A2 et A3 des paliers 20 et 22 et qui est disposé de façon sensiblement symétrique du palier latéral gauche 22 par rapport au palier central 20.

Le palier latéral droit 34 reçoit un arbre d'entraînement latéral 36 qui est commandé en rotation par une bielle transversale 38 qui est articulée à chacune de ses extrémités sur des leviers de commande 40 42 agencés radialement respectivement sur les arbres d'entraînement central 32 et latéral 36 des deux paliers central 20 et latéral droit 34.

Ainsi, le mouvement de balayage alterné imposé à l'arbre d'entraînement central 32 par le groupe motoréducteur 12 est répercuté simultanément sur l'arbre d'entraînement latéral 36.

On a représenté en traits mixtes la position de la bielle 38 dans le cas où le mécanisme d'essuyage 10 est destiné à équiper un véhicule à conduite à gauche. Il est alors possible de ne pas monter le palier latéral droit 34.

Afin de parfaire la rigidification du mécanisme d'essuyage, il est prévu une traverse de rigidification 44 qui relie les paliers central 20 et latéral droit 34.

Conformément aux enseignements de l'invention la liaison de la traverse de rigidification 44 sur le palier central 20 est conçue de manière à pouvoir être assemblée après la pose des paliers sur le véhicule automobile.

On a représenté sur la figure 2 de manière plus précise le palier central 20 avant son montage sur le véhicule automobile.

Le palier central 20 comporte essentiellement un corps principal 46 sur une face supérieure 48 duquel est fixée une douille de guidage en rotation 50 prévue pour recevoir à rotation l'arbre d'entraînement central 32.

Le corps principal 46 du palier central 20 comporte également deux moignons transversaux 52, 54 qui s'étendent sensiblement perpendiculairement à l'axe A2 de la douille de guidage en rotation 50, chacun dans une direction transversale opposée.

Le moignon transversal 54 est de conception connue et est prévu pour être reçu à l'intérieur d'une extrémité tubulaire creuse de la poutre transversale 18.

Il est tubulaire et il comporte par ailleurs des encoches 56 pour la fixation par sertissage de la poutre transversale 18.

Le moignon transversal 52 est conçu conformément aux enseignements de l'invention et est constitué d'un cylindre 58 muni d'un méplat supérieur 60 dans lequel sont percés radialement deux trous taraudés 64, espaces axialement l'un de l'autre.

On a également aménagé sur le méplat 60 du moignon transversal 52 un ergot radial d'indexation et de détrompage 66.

On a représenté sur la figure 2 une extrémité de fixation 68 de la traverse de rigidification 44 qui est prévue pour coopérer avec le moignon transversal 52 du palier central 20 et qui est par ailleurs également représentée en section et en perspective sous un autre angle respectivement sur les figures 3 et 4.

La traverse tubulaire de rigidification 44 est constituée d'un tube 70 dont l'extrémité de fixation 68 est écrasée radialement de manière à présenter, en section, un profil en demi-cercle 72 muni d'un méplat supérieur 74 dont les dimensions sont telles que la surface intérieure concave 82 de l'extrémité de fixation est complémentaire de la surface extérieure convexe 84 du moignon 52 qu'elle vient recouvrir en position montée.

Le méplat 74 de l'extrémité de fixation 68 de la traverse de rigidification 44 comporte deux trous 76 pour le passage de deux vis 78 d'assemblage qui sont prévues pour être vissées dans les trous taraudés 64 du moignon transversal 52.

On a également aménagé dans le méplat 76 de l'extrémité de fixation 68 une encoche 80 destinée à coopérer avec l'ergot de détrompage et d'indexation 66 du moignon transversal 52.

Cette disposition constructive permet notamment d'assurer une parfaite coïncidence au montage des trous 76 de la traverse de rigidification 44 avec les trous taraudés 64 du moignon transversal 52 afin de faciliter l'introduction des vis d'assemblage 78.

On a représenté sur la figure 5 le palier central 20 après l'assemblage complet de tous les éléments composant le mécanisme d'essuyage 10.

Si dans l'exemple représenté, le palier central 20

comprend un moignon transversal 54 réalisé selon une technique connue de l'état de la technique, ce moignon peut de la même manière être réalisé conformément aux enseignements de l'invention pour permettre une standardisation encore plus grande des composants.

De même, la fixation de la traverse de rigidification 44 sur le palier latéral droit 34 est susceptible d'être réalisée suivant la technique de l'invention.

Revendications

1. Mécanisme d'essuie-glace pour véhicule automobile, du type comportant au moins un palier qui est prévu pour le guidage en rotation d'un arbre d'entraînement (32) en balayage alterné d'un essuie-glace et qui comporte un moignon transversal (52) pour la fixation d'un élément de structure (44) du mécanisme (10), caractérisé en ce que la fixation de l'élément de structure (44) sur le moignon transversal (52) du palier (20) est une liaison montable et démontable après la mise en place du palier (20) sur le véhicule. 10
2. Mécanisme selon la revendication 1, caractérisé en ce que le moignon transversal (52) du palier (20) et l'extrémité libre (68) de fixation de l'élément de structure (44) sur le moignon (52) présentent des profils complémentaires (82, 84) pour assurer l'accouplement en rotation de ces deux composants, et en ce qu'il est prévu des éléments de fixation (78) démontables. 15
3. Mécanisme selon la revendication 2, caractérisé en ce que le moignon transversal (52) du palier (20) est sensiblement cylindrique et comporte un méplat supérieur (60), et en ce que l'élément de structure (44) est un tube (70) dont l'extrémité de fixation (68) au palier (20) est écrasée radialement de manière à présenter, en section, un profil en demi-cercle (72) muni d'un méplat (74) de sorte que la surface intérieure concave (82) de l'extrémité de fixation (68) soit complémentaire de la surface extérieure convexe (84) du moignon transversal (52) qu'elle vient recouvrir en position montée. 20
4. Mécanisme selon la revendication 3, caractérisé en ce que l'extrémité de fixation (68) de l'élément de structure (44) est fixée sur le moignon (52) par des vis radiales (76) dont la tête prend appui sur le méplat (74) de la surface extérieure convexe de l'extrémité de fixation (68) et dont le corps est vissé radialement dans le moignon (52). 25
5. Mécanisme selon la revendication 4, caractérisé en ce que le méplat (60) du moignon transversal (52) comporte un ergot (66) orienté radialement et qui est reçu dans une encoche correspondante (80) de 30

l'extrémité de fixation (68) de l'élément de structure (44) pour indexer angulairement l'élément de structure (44) par rapport au palier (20).

6. Mécanisme d'essuie-glace de véhicule automobile, du type comportant une poutre transversale principale (18) sur laquelle est agencée un groupe motopréducteur (12) pour l'entraînement en balayage alterné d'un arbre d'entraînement (32) d'un premier essuie-glace monté à rotation dans un palier central (20), comportant un premier palier latéral (22) de guidage d'un second arbre d'entraînement d'un second essuie-glace, du type dans lequel les deux paliers (20, 22) servent à la fixation de la poutre transversale (18), du type comportant un second palier latéral (34) susceptible de recevoir le second arbre d'entraînement et correspondant à une seconde position du second essuie-glace, caractérisé en ce que le second palier latéral (34) est relié au palier central (20) par une traverse de rigidification (44) et en ce que la fixation de la traverse (44) sur au moins l'un des paliers (20, 34) est réalisée selon l'une quelconque des revendications précédentes. 35

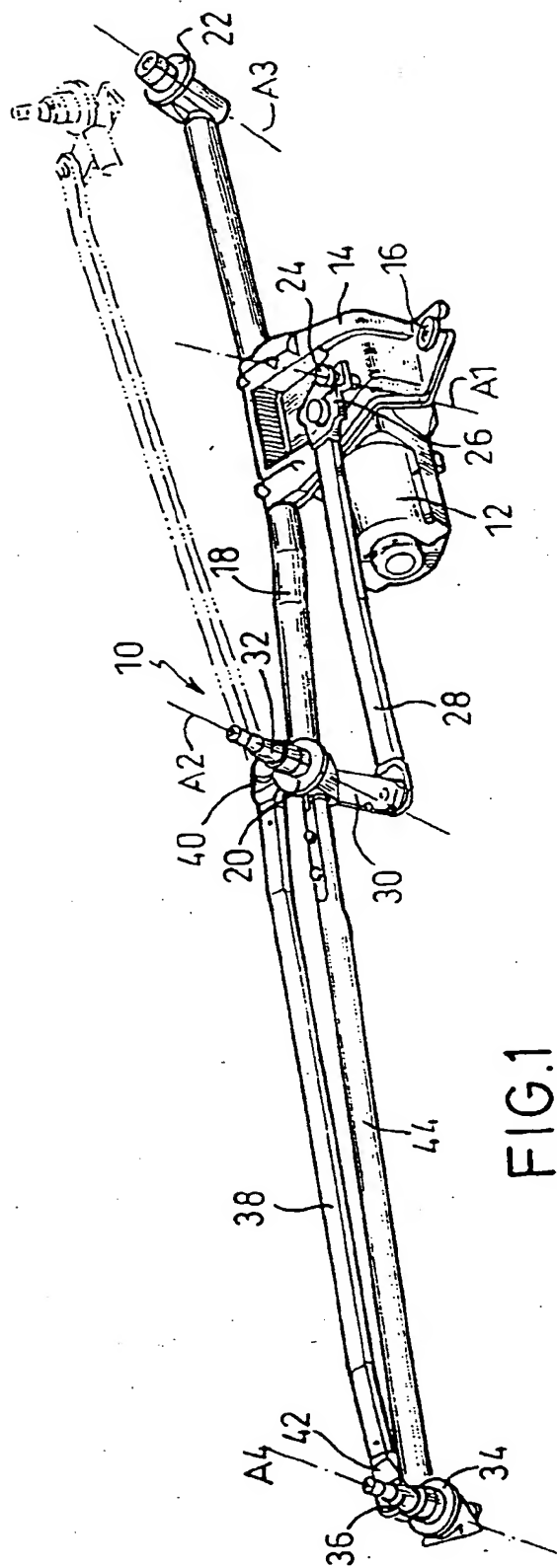


FIG. 1

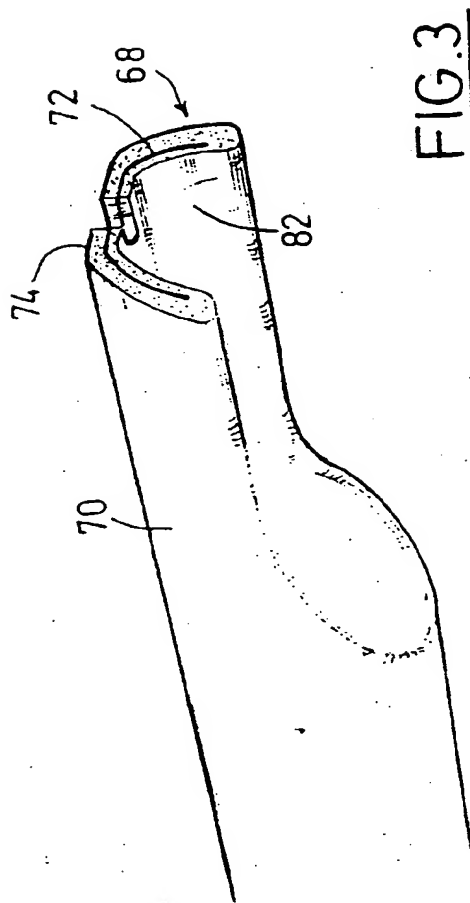


FIG. 3

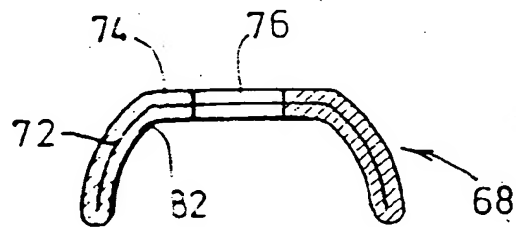
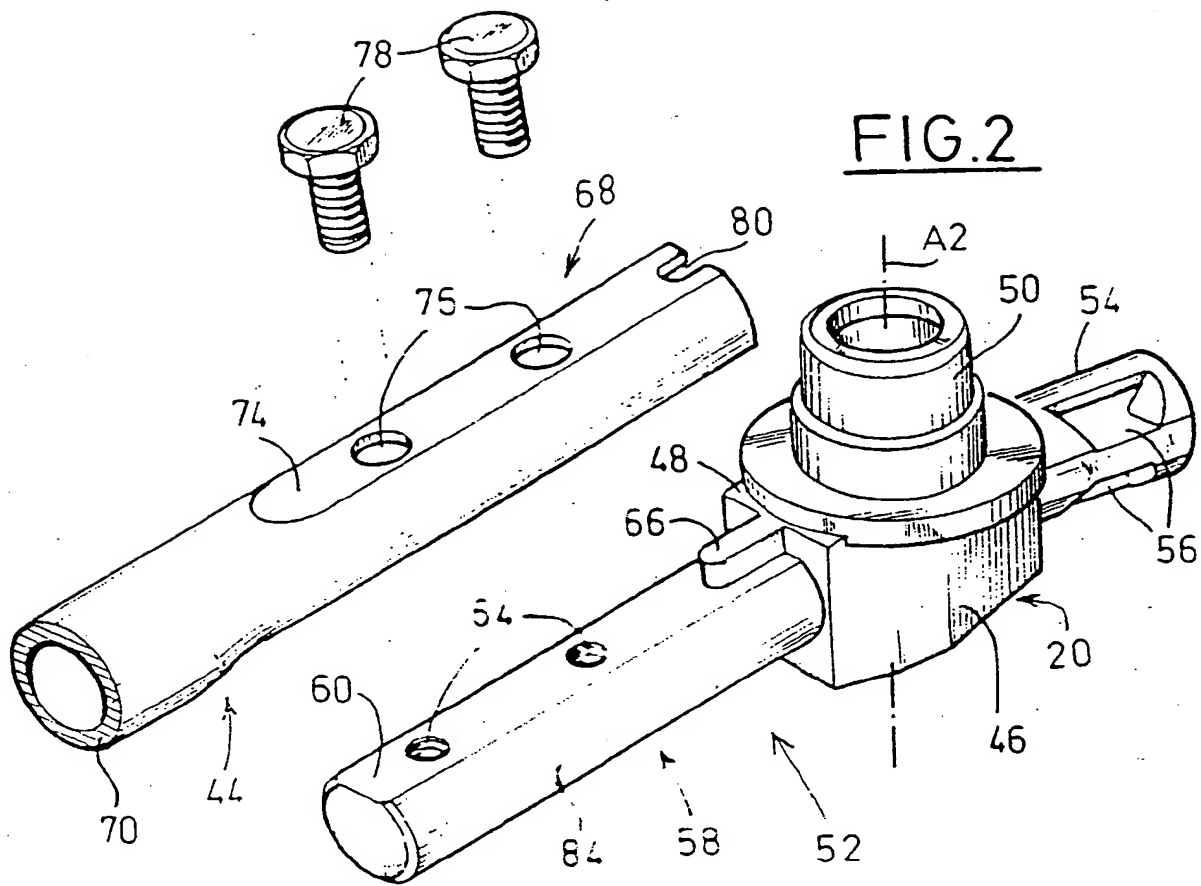
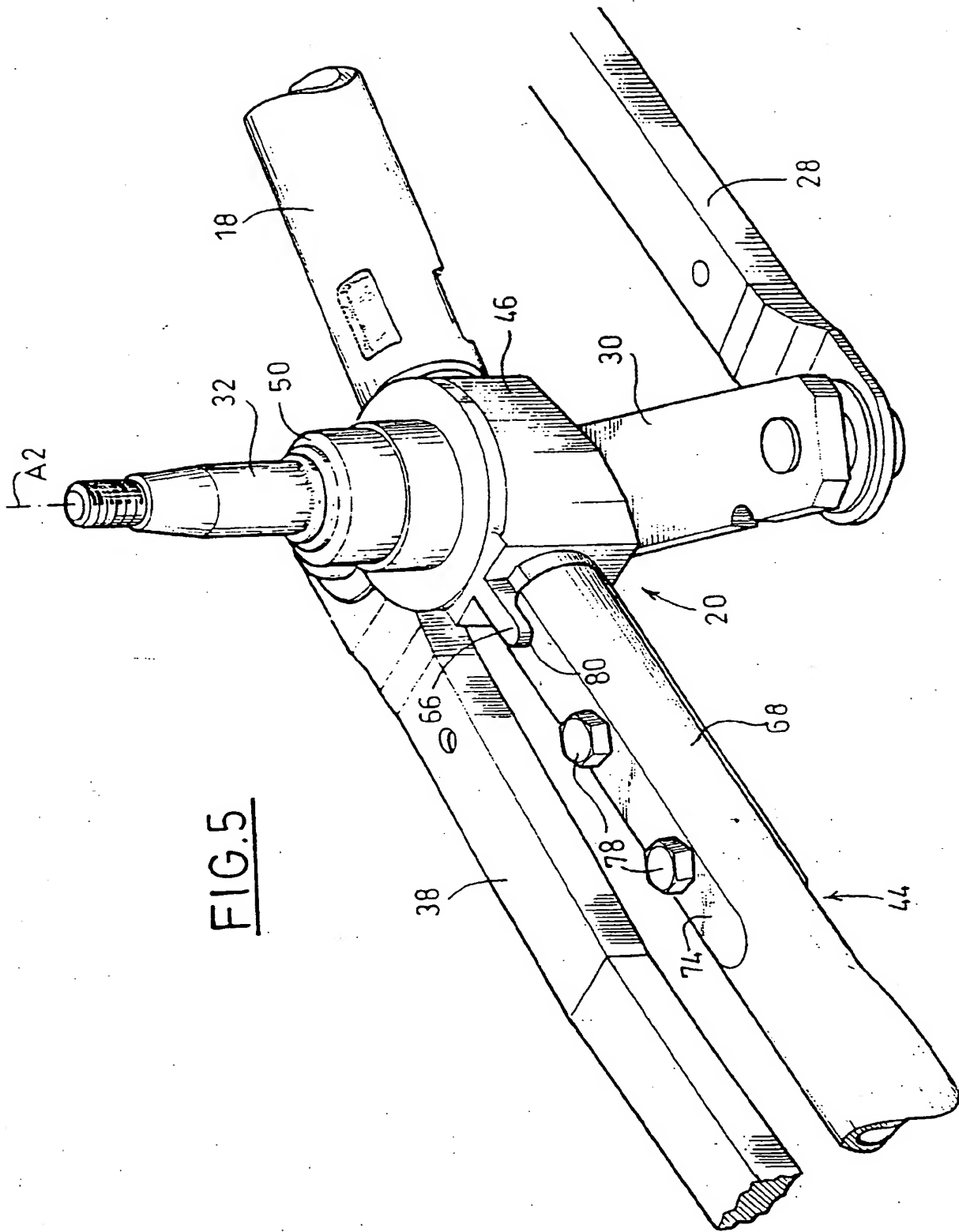


FIG.4





Office européen
des brevets

RAPPORT DE RECHERCHE EUROPEENNE

Numero de la demande
EP 96 40 0892

DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS			
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes	Revendication concernée	CLASSEMENT DE LA DEMANDE (Int.Cl.6)
A	FR-A-2 667 833 (VALEO SYSTEMES ESSUYAGE) 17 Avril 1992 * page 3, ligne 32 - page 4, ligne 33 * * page 5, ligne 18 - ligne 36 * * figure 1 *	1,6	B60S1/04
A	GB-A-2 259 246 (MITSUBA ELECTRIC MFG CO) 10 Mars 1993 * page 4, ligne 22 - page 5, ligne 7 * * page 5, ligne 18 - page 7, ligne 17 * * figures *	1,2,5,6	
A	EP-A-0 213 250 (COLE STEPHEN) 11 Mars 1987 * colonne 2, ligne 6 - ligne 10 * * colonne 2, ligne 15 - ligne 25 * * figures 1-5 *	1-4,6	
A	DE-A-43 33 484 (ASMO CO LTD) 5 Mai 1994 * colonne 2, ligne 61 - colonne 3, ligne 26; figures *	6	
			DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHES (Int.Cl.6)
			B60S F16B
Le présent rapport a été établi pour toutes les revendications			
Lieu de la recherche LA HAYE		Date d'achèvement de la recherche 25 Juillet 1996	Examinateur Kulozik, E
<p>CATEGORIE DES DOCUMENTS CITES</p> <p>X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : arrière-plan technologique O : divulgation non-écrite P : document intercalaire</p> <p>T : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet antérieur, mais publié à la date de dépôt ou après cette date D : cité dans la demande L : cité pour d'autres raisons & : membre de la même famille, document correspondant</p>			

EPO FORM 1303 01.82 (P4CCZ)